



UPPSALA
UNIVERSITET

Juridiska fakultetsnämnden

Box 256
SE-751 05 Uppsala

REMISSYTTRANDE

1 (4)

2015-03-23

JURFAK 2015/1

Justitiedepartementet

Internationella säkerheter i flygplan m.m. – Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet (SOU 2014:79)

1 Utredningens förslag

I utredningen föreslås att Sverige snarast vidtar åtgärder för att tillträda 2001 års *Convention on International Interests in Mobile Equipment* (Kapstadskonventionen) och det tillhörande luftfartsprotokollet. Vidare föreslås att Sverige i samband med tillträdet avger så kallade kvalificerade förklaringar till överenskommelserna och väljer de alternativ som maximerar tillämpningsområdet för konventionen och protokollet, i syfte att Sverige ska kunna sättas upp på OECD:s *Cape Town list*. Utredningen föreslår att konventionen och protokollet ges status som svensk lag genom införandet av en lag om internationella säkerheter i mobilt lösöre samt att vissa författningsändringar görs i enskilda lagar, bland annat i lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg, utsökningsbalken, konkurslagen och lagen om företagsrekonstruktion.

2 Om förslagen i allmänhet

Fakultetsnämnden instämmer i ställningstagandet att Sverige bör tillträda 2001 års Kapstadskonvention med tillhörande luftfartsprotokoll och ställer sig bakom utredningens ståndpunkt om vilka förklaringar Sverige bör avge. Nämnden finner vidare att de presenterade författningsförslagen i allmänhet är väl avvägda. Dock vill nämnden framföra nedanstående synpunkter, vilka bör beaktas innan förslagen läggs till grund för lagstiftning.

3 Instrumentens förhållande till svenska regler om avbetalningsköp

I utredningen saknas jämförelse mellan instrumentens reglering av avbetalningsköp och den svenska motsvarigheten i lagen (1978:599) om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.fl. Sagda lag är tillämplig på avbetalningsköp av varor mellan näringsidkare, om säljaren har uppställt ett återtagandeförbehåll (eller äganderättsförbehåll) och minst en avbetalningspost ska erläggas sedan varan har kommit i köparens besittning. Under sagda betingelser kan även avtal som kallas uthyrning eller leasing omfattas av lagen, om det är avsett att äganderätten till varan ska övergå till hyrestagaren respektive leasetagaren (se närmare detaljer i 1 §).

Åtminstone vid första anblicken verkar lagens tillämpningsområde i stor utsträckning överlappa tillämpningsområdet för Kapstadskonventionen artikel



10 om försäljningsavtal med äganderättsförbehåll och leasingavtal (med hänvisning till artikel 11). Emellertid bör noteras att det enligt Kapstadskonventionen artikel 2 punkt 4 ska avgöras enligt tillämplig nationell lag huruvida en viss säkerhet utgör en säkerhet som innehas av en säljare eller leasegivare på grund av ett äganderättsförbehåll eller leasingavtal, eller om säkerheten istället utgör en säkerhet som har ställts enligt ett pantavtal ("an interest granted by the chargor under a security agreement"). Anses säkerheten ställd enligt ett pantavtal är artikel 10 inte tillämplig utan istället artikel 8 och 9, med väsentligt annorlunda regler. Enligt utredningen klassificeras försäljning med äganderättsförbehåll och vissa typer av leasing som pantavtal i stater som USA, Kanada, Nya Zeeland och Australien. Om jurisdiktionen vid avtalets klassificering är någon av dessa stater, kommer artikel 10 därför inte att bli tillämplig, utan istället artikel 8 och 9. Utredningen tar däremot inte upp frågan om klassificering i svensk rätt av säljarens rätt enligt ett äganderättsförbehåll. Med tanke på hur avbetalningsköplagens regler är utformade kan det diskuteras om inte säljarens rätt i själva verket, även enligt svensk rätt, är att klassificera som en säkerhet på grund av ett pantavtal. Det kan till exempel påstås att reglerna om uppgörelse vid återtagande av vara i 9 § och 10 § avbetalningsköplagen egentligen utgör en precisering av det allmänna förbudet mot förverkande av pant (lex commissoria) i 37 § avtalslagen (jfr Håstad, T., Köprätt och annan kontraktsrätt, upplaga 6, s. 288 och 292). Frågan är dock inte helt okontroversiell.

Mot anförd bakgrund bör den föreslagna lagstiftningsåtgärden enligt fakultetsnämndens mening föregås av ett ställningstagande i frågan om klassificering enligt svensk rätt av säljarens rätt enligt en försäljning med äganderättsförbehåll. Ett sådant ställningstagande kan innebära att säljarens rätt är att klassificera som en sådan panträtt som regleras i Kapstadskonventionen artikel 8 och 9, att säljarens rätt är att klassificera som en sådan säkerhetsrätt som regleras i Kapstadskonventionen artikel 10, eller – om lagstiftaren inte vill ta ställning – att frågan om klassificering överlämnas åt rättstillämpningen att avgöra. Även ett uttalande av sistnämnd innebär skulle vara meningsfullt eftersom det skulle klargöra att frågan om klassificering saknar självklart svar i svensk rätt.

Oavsett hur säljarens rätt enligt ett avtal med äganderättsförbehåll är att klassificera är det inom svensk jurisdiktion avbetalningsköplagen som i allmänhet reglerar parternas relation. Den föreslagna lagstiftningsåtgärden bör därför enligt fakultetsnämndens mening föregås av en analys av skillnaderna mellan reglerna i avbetalningsköplagen och motsvarande reglering i Kapstadskonventionen, helst inkluderande såväl artikel 8 och 9 som artikel 10. Av särskilt intresse är i detta sammanhang 7–10 §§ avbetalningsköplagen, vilka innebär ett tvingande skydd för köparen mot återtaganden på grund av mindre allvarliga kontraktsbrott och mot att varan återtas utan att dess värde till fullo tillgodoräknas köparen. Något motsvarande skydd för köparen uppställs inte i Kapstadskonventionens artikel 10 om avtal med äganderättsförbehåll och leasingavtal, och det skydd för köparen som erbjuds i artikel 8 och



9 framstår inte heller som lika långtgående som enligt svensk rätt. Utan närmare utredning kan således konstateras att innehållet i avbetalningsköplagen på viktiga punkter skiljer sig från innehållet i Kapstadskonventionens reglering. En mer ingående analys av likheter och skillnader behövs emellertid innan utredningens förslag kan läggas till grund för lagstiftning (jfr utredningens uppdrag enligt kommittédirektiven).

Vidare menar fakultetsnämnden att det vid ett införlivande av instrumenten med svensk rätt bör införas en särskild bestämmelse i avbetalningsköplagen, varav det framgår att lagen om internationella säkerheter i mobilt lösöre har företräde framför lagens bestämmelser. Detta gäller oavsett vilket svar som ges i klassificeringsfrågan.

4 Detaljsynpunkter

Lagens namn och tillämpningsområde såvitt avser rättigheter

Den föreslagna lagen har getts namnet lag om internationella säkerheter i mobilt lösöre. Av Kapstadskonventionen artikel 41 och luftfartsprotokollet artikel III framgår emellertid att konventionen inte bara är tillämplig på avtal varigenom någon förvärvar panträtt eller annan säkerhetsrätt i ett luftfartygsskov etc., utan även på transaktioner som innebär att någon förvärvar äganderätt till sådan egendom (försäljning/"sales"). Enligt fakultetsnämndens mening bör detta bredare tillämpningsområde framgå redan av lagens namn. Lämpligen kan lagen benämnas lag (2015:XXX) om internationella rättigheter i mobilt lösöre.

Lagens tillämpningsområde såvitt avser egendomsslag

I 1 § förslaget till lag om internationella säkerheter i mobilt lösöre stadgas att Kapstadskonventionen ska gälla som lag här i landet i originaltexternas lydelse. Det får antas att härmed avses endast de delar av konventionen som har trätt i kraft enligt artikel 49 genom luftfartsprotokollets tillämplighet. Eftersom luftfartsprotokollet är begränsat till att avse egendomsslagen luftfartygsskov, flygmotorer och helikoptrar, torde det således inte vara avsett att konventionens regler om rullande järnvägsmateriel och rymdobjekt också ska införlivas med svensk rätt.

Med tanke på att artikel 49 har en undanskymd plats i konventionen och dessutom enligt sin ordalydelse handlar om konventionens ikraftträdande i förhållande till olika stater (inte *inom* en viss stat, t.ex. Sverige), finns det enligt fakultetsnämndens mening skäl att göra ett förtydligande i den föreslagna författningstexten. Det bör i klartext, eller i vart fall genom hänvisning till luftfartsprotokollet redan i 1 §, anges att lagen endast är tillämplig på luftfartygsskov, flygmotorer och helikoptrar.

Förslaget till tillägg i lagen om företagsrekonstruktion

Betänkandet innehåller ett förslag till tillägg i lagen om företagsrekonstruktion, av innebörd att lagen om internationella säkerheter i mobilt lösöre har



UPPSALA
UNIVERSITET

REMISSYTTRANDE

4 (4)

2015-03-23

JURFAK 2015/1

företräde framför lagens regler. Detta tillägg bör enligt fakultetsnämndens mening flyttas från den föreslagna platsen i andra kapitlet och istället placeras bland övriga regler om lagens tillämpningsområde i kapitel ett. En lämplig placering skulle vara 1 kapitlet 3 a §, dvs. direkt efter 1 kapitlet 3 §, där undantag från lagens tillämpningsområde för vissa typer av bolag och företag stipuleras.

Förslaget till tillägg i konkurslagen

Betänkandet innehåller även ett förslag till motsvarande tillägg i konkurslagen, med föreskrift om företräde för lagen om internationella säkerheter i mobilt lösöre. Detta tillägg är dock onödigt eftersom konkurslagen redan innehåller en generell tillämplig regel om företräde för bestämmelser i annan lag, se 1 kapitlet 6 § första stycket konkurslagen. Skulle en särskild regel ändå anses behövlig bör den enligt fakultetsnämndens mening placeras i första kapitlet och inte, såsom föreslagits, i 3 kapitlet 1 §, där konkursgäldenärens rådighet över konkursegendomen regleras.

Förslag till yttrande i detta ärende har upprättats av professor Laila Zackariasson. Yttrandet har på delegation avgivits av fakultetens dekanus, professor Mattias Dahlberg.

Mattias Dahlberg